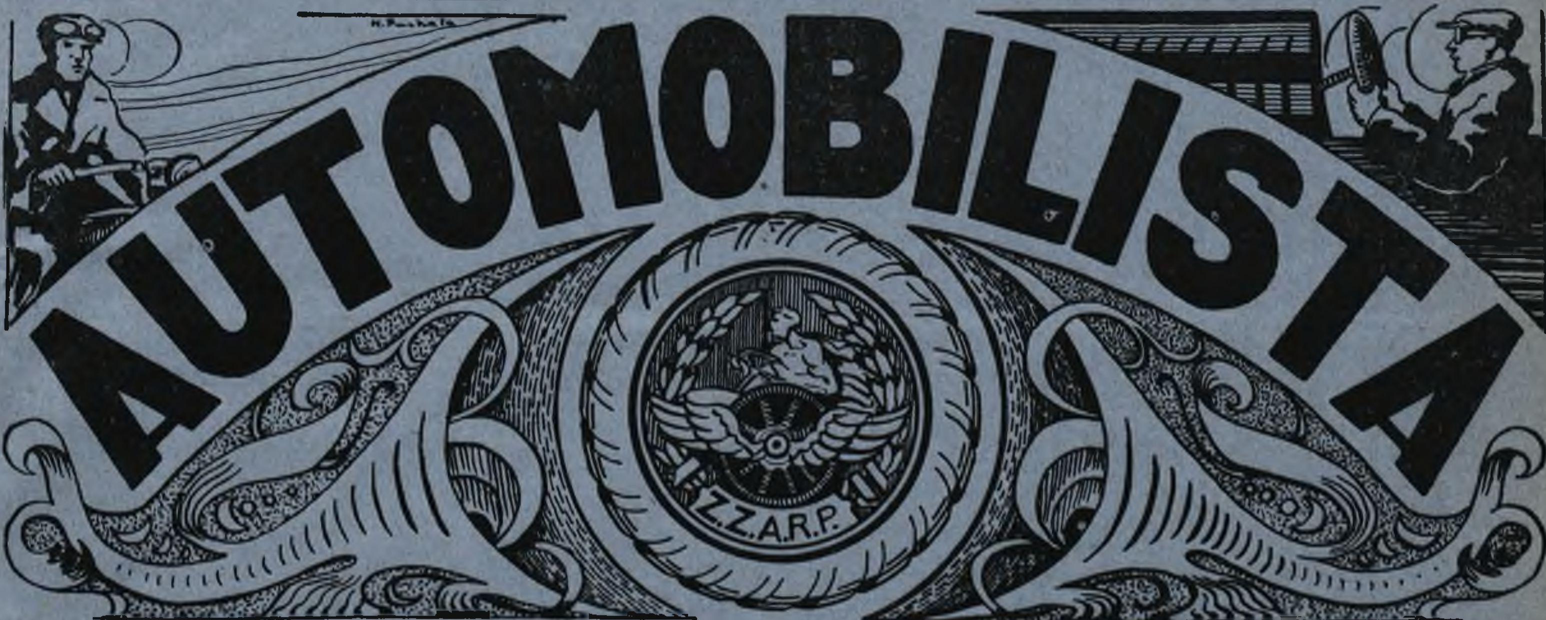
Jahrgang 1.

Mai 1929 **Deutsche Ausgabe** Nr. 5



ZAWODOWY

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P.

Geschäftsstelle u. Redaktion: KATOWICE, ul. Poprzeczna 14 II. — Telefon 1620

NR. 5 MAI 1929 1. JAHRGANG

Automobilista Zawodowy

Deutsche Ausgabe

Haupt-Organ des Zw. Zaw. Automobilistów (Berufsverband der Automobilisten) in Polen
gewidmet Berufs-, Fach- und Wirtschaftsfragen der Berufsautomobilisten Konto: P. K. O. 303944
Geschäftsstelle u. Redaktion der deutschen Ausgabe KATOWICE, ul. Poprzeczna 14 — Tel. 1620
Geschäftsstelle der polnischen Ausgabe Kraków, ul. Czysta 5

Der Internationale Gewerkschaftsbund zum 1. Mai 1929

An die Arbeiter aller Länder!

Seit im Jahre 1889, also vor vierzig Jahren, der 1. Mai als Demonstrationstag für Völkerfrieden und Arbeiterschutz bestimmt wurde, hat die internationale Arbeiterschaft ununterbrochen ihre Stimme für Völkerfrieden, Abrüstung und internationales Schiedsgerichtsverfahren, für Arbeiterschutz und gesetzliche Festlegung des Achtstundentages erhoben und den herrschenden Klassen aller Länder diese Forderung in besonders eindringlicher Form zum Bewustsein gebracht.

Der „grosse Krieg" hat diese Arbeit unterbrochen und der ganzen Welt in schärfster Weise die Schrecken einer bewaffneten Auseinandersetzung zwischen den Völkern eingehämmert.

Trotzdem inzwischen durch den Kellogg-Pakt der Krieg für ausserhalb des Gesetzes stehend erklärt wurde, werden die Rüstungen ununterbrochen fortgesetzt. Wenn nicht die friedensfreundlichen Teile der Völker sich ebenso rührig zeigen wie die Nationalisten und Kriegshetzer, kann eines Tages das gegenseitige Abschlachten von neuem beginnen.

Es ist daher vor allem eine Pflicht der Arbeiterschaft, sich allen Versuchen, den militaristischen Geist und die militaristischen Hilfsmittel zu stärken, zu widersetzen. In der neuen Generation, die den Krieg nicht kennengelernt hat, muss die Abneigung gegen Krieg und Militarismus aufrechterhalten werden und die Arbeiterschaft darf keinen Zweifel darüber aufkommen lassen, dass sie sich einer neuen Schlächterei mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln widersetzen wird.

Als vor 10 Jahren die erste Arbeitskonferenz in Washington zusammentrat, dachten Unternehmer u. Regierungen noch einigermassen an die Versprechungen, die der Arbeiterschaft während des Krieges gemacht wurden. Ein Arbeiterschutzprogramm wurde angenommen, das vor allem dem Verlangen der Arbeiterschaft nach Sicherung des Achtstundentages Rechnung trug. Bald aber ist man von den gegebenen Versprechungen abgerückt, fast nichts Wesentliches ist durchgeführt worden; vor allem hat man es abgelehnt, die Hauptforderung der Arbeiter, den Achtstundentag, gesetzlich festzulegen. Soweit Fortschritte gemacht wurden, sind diese durch die geschlossene Macht der Arbeiterschaft durchgesetzt worden.

Es gilt, den Regierungen und der Unternehmerschaft zu zeigen, dass die Arbeiterschaft nicht geneigt ist, sich beiseitedrücken zu lassen und zu gestatten, dass die Reaktion die Einlösung der eingegangenen Verpflichtungen verhindert.

Der 1. Mai dieses Jahres soll den herrschenden Mächten in erster Linie die Friedensforderungen der Arbeiterschaft sowie die Forderung der gesetzlichen Festlegung des Achtstundentages in Erinnerung bringen. Darum fordern wir die Gewerkschaftsmitglieder in allen Ländern auf, auch in diesem Jahre wieder am 1. Mai machtvoll zu demonstrieren für

Abrüstung und Schiedsgerichtsverfahren,
Durchführung eines ausreichenden Arbeiterschutzes,
Gesetzliche Festlegung des Achtstundentages.

Da der Arbeiterschaft von ihren Gegnern erfahrungsgemäss nur zugestanden wird, was sie sich durch die Macht ihrer Organisation erkämpfen kann, richten wir zugleich die eindringliche Mahnung an die gesamte Arbeitnehmerschaft, ihre Kampforganisationen immer weiter zu stärken, um alle Widerstände gegen den Fortschritt der sozialen Entwicklung mit steigendem Erfolg zu überwinden.

Internationaler Gewerkschaftsbund
Der Vorstand:
Walter M. Citrine (Grossbritannien), Vorsitzender
H. Jacobsen (Dänemark), L. Jouhaux (Frankreich), Th. Leipart (Deutschland), C. Mertens (Belgien), R. Tayerle (Tschechoslowakei), Vizevorsitzende,
Joh. Sassenbach, Sekretär.

Jubiläumskongress

des tschechoslowakischen Kraftfahrer-Verbandes

Am 2. und 3. März fand in Prag der VI. Verbandstag der tschechoslowakischen Kraftfahrergewerkschaft (Svaz ridicu automobilu v Ceskoslovenské Republice) statt, auf dem gleichzeitig das 10-jährige Bestehen dieser Organisation gefeiert wurde. Es waren 93 Delegierte sowie 10 Gäste, darunter die Vertreter von Deutschland und Oesterreich anwesend. An Stelle des Kollegen Forstner (Wien), Generalratsmitglied der I. T. F., welcher krankheitshalber nicht nach Prag fahren konnte, hat Kollege Holek vom Verband der österreichischen Transportarbeiter unsere Internationale auf diesem Kongress vertreten.

Der Verlauf der Tagung kann als recht erfolgreich bezeichnet werden. Die Verhandlungen wurden vom Vorsitzenden Kus eröffnet, der zunächst den Tätigkeitsbericht des Vorstandes erstattete. Er gab einige Erläuterungen zu der anlässlich des Verbandsjubiläums herausgegebenen, dem Kongress in deutscher und tschechischer Sprache unterbreiteten Schrift, in der eine Menge von Material über die Organisation und deren Tätigkeit im ersten Jahrzehnt zusammengetragen ist. Verschiedene soziale Einrichtungen des Verbandes verschaffen den Mitgliedern, die ungünstigen gesetzlichen Bestimmungen unterworfen und in der Ausübung ihres Berufes besonderen Gefahren ausgesetzt sind, Erleichterung bei Erwerbslosigkeit, Unfall, Krankheit und Tod, strafrechtlicher Verfolgung etc. So unterhält der Verband eine eigene Stellenvermittlung, die im vergangenen Jahre von den 735 arbeitslos gemeldeten Kraftfahrern 504 Mitgliedern Erwerbsmöglichkeit verschaffte. Welchen Ausbau das Unterstützungswesen erfahren hat, ist ersichtlich daraus, dass die Ausgaben für Erwerbslosen-, Unfall-, Streik-, Witwen- und Waisenunterstützung etc. von Kc. 15 568 im Jahre 1920 auf Kc. 117 123.22 im Jahre 1928 gestiegen sind. In dieser Zeitspanne haben sich die Ausgaben für Arbeitslosenunterstützung von Kc. 1 363.— auf Kc. 9 605.18, für Rechtsschutz von Kc. 10.— auf Kc. 29 813.64, für Witwen- und Waisenfürsorge von Kc. 3 850.— auf Kc. 11 150.— und für Weihnachtsbescherung (an Witwen und Waisen, Arbeitslose etc. von Kc. 1 864.20 (i. J. 1921) auf Kc. 24 404.45 erhöht.

Zur Aufklärung und Belehrung ihrer Mitglieder gibt die Organisation zwei in deutscher und tschechischer Sprache gehaltene Monatszeitschriften heraus, die sich durch gute Ausstattung und Reichhaltigkeit auszeichnen.

Einen Hemmschuh in der tschechoslowakischen Kraftfahrerbewegung bilden noch stets die zahlreichen Vereine und Klubs. Auch deren Vertreter sind zum Jubiläumskongress eingeladen und dort aufgefordert worden, sich endlich der auf dem Boden des Klassenkampfes stehenden freigewerkschaftlichen Organisation anzuschliessen, damit einheitlich vorgegangen werden könne. Sie haben darauf vor dem Kongresse erklärt, sich künftig für den Anschluss der Vereine an den Verband der Kraftwagenführer einzusetzen. In einer diesbezüglichen Entschliessung appelliert der Kongress auch an alle der Organisation noch fernstehenden Kollegen, ihr ihm Interesse einer Vereinheitlichung der nationalen und internationalen Kraftverkehrsgesetzgebung und einer Verbesserung ihrer Lebenslage im allgemeinen beizutreten.

Am zweiten Verhandlungstage nahm der Kongress die Berichte der verschiedenen Kommissionen, welche am Tage zuvor zusammengetreten waren, zur Kenntnis; ferner nahm er zwei Referate — eines vom Sekretär Jura über „Unsere Arbeit und unser künftiges Vorgehen" und ein weiteres vom Sekretär Stancl über die „Soziale Politik des Verbandes" — entgegen. Die alte Verbandsleitung wurde einmütig wiedergewählt.

Von den angenommenen Entschliessungen sind noch zu erwähnen diejenige, worin eine neue Regelung der Fahr- und Verkehrsvorschriften, eine systematische Erziehung der Fussgänger und eine regelrechte Ausbildung der Kraftwagenführer, wie sie in unserem internationalen Programm festgelegt ist, verlangt wird; ferner eine Resolution über die Politik des Verbandes zur Erlangung besserer Arbeitszeit- und sonstiger Arbeitsbedingungen durch Schaffung von Kollektivoerträgen und entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen zum Schutze der Berufskraftfahrer bei Unfall, Invalidität etc.

Um die Organisation instand zu setzen, die ihr gestellten Aufgaben in Zukunft besser durchzuführen, hat der Kongress eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge beschlossen.

Wir hoffen, dass es dem tschechoslowakischen Kraftfahrerverband im zweiten Jahrzehnt seines Bestehens gelingen wird, mit der bisher gezeigten Tatkraft das Ziel, welches er sich nicht nur im Interesse der nationalen, sondern auch der internationalen Kraftfahrerbewegung gesteckt hat, recht bald zu erreichen.

Der benzinlose Gasmotor

Vollständige Umwälzung im Kraftfahrwesen. Benzintankstellen überflüssig!

Es ist schon einmal so Bestimmung, dass die Menschen immer zuerst an das Komplizierte und nicht an das Nächstliegende denken. Gehen wir die grossen Erfindungen durch, so kommen wir aus komplizierten Anfängen immer auf das Einfache. Die erste Dampfmühle z. B. bestand darin, dass man mit einer Dampfpumpe Wasser in ein hochliegendes Reservoir pumpte, damit es dann seine stürzende, lebendige Kraft über oberschlächtige Wasserräder auswirken konnte. Die ersten Eisenbahnschienen bestanden aus Holzbalken aus denen eine breite, tiefe Nut als Radspur herausgehobelt war. Das Rad in solch einer Spur laufen zu lassen war bestimmt komplizierter, als einen Radkranz auf der Innenseite der Schiene zu führen. Und so könnten wir die Reihe beliebig verlängern.

Die neue Erfindung aber behandelt den Ersatz des Benzins durch Wasser. Warum? Weil das Wasser auch eine viel einfachere chemische Verbindung

ist, als die komplizierte Kohlenstoffverbindung des Benzins und seiner Verwandten. Es blieb Amerika vorbehalten in dieser Frage den einfacheren Weg zu finden und es dünkt uns fast, als ob die alte Welt auf dem Gebiete der Erfindungen und Entdeckungen langsam ins Hintertreffen käme. Die beim Patentamte in Washington eingereichte Erfindung lautet:

Patentanspruch.

Anspruch 1: Explosionsmotor, dadurch gekennzeichnet, dass in den Zylinder eines im Zweitakt laufenden Motors vor Erreichung des oberen Totpunktes Knallgas eingepresst wird, das der Motor durch eletrolytische Zersetzung von Wasser in Wasserstoff auf Sauerstoff selbst erzeugt.

Anspruch 2: Explosionsmotor nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das zum Ingangsetzen des Motors notwendige Knallgas von einer Akkumulatorenbatterie erzeugt wird, die bei entsprechender Tourenzahl des Motors automatisch ausgeschaltet und von der zum Motor gehörenden Lichtmaschine wieder aufgeladen wird.

Anspruch 3, nach Anspruch 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, dass der, durch die Verbrennung des Wasserstoffes durch den Sauerstoff notwendigerweise entstehende Wasserdampf kondensiert, und als Wasser wiederum der Elektrolyse zugeführt wird, wodurch der Kreisprozess geschlossen ist.

Es folgen dann noch 30 Ansprüche, welche sich mit Konstruktionsdetails des Motors befassen, deren Erläuterungen hier nicht Platz finden können. Interessant ist, dass der Motor ohne Kerzen arbeitet. Um die gewaltige Explosionskraft des Knallgases auszunützen, bedarf es eines langhubigen Motors, der es erlaubt die Expansion des Gases bis zu einigen Zehntel Atmosphären auszunützen. Anderseits werden in dem langen Zylinder die Rückstandsgase so hoch komprimiert, dass sie knapp vor dem oberen Totpunkt die Entzündungstemperatur des einen Augenblick vorher eingepressten Knallgases erreichen und dieses dann zur Explosion bringen. Es folgen eigene Ansprüche für die Einpressvorrichtung des Knallgases, die so wie beim Auto mit Fusspedal zu betätigen ist, um die Leistung des Motors variieren zu können. Auf die Kondensationsanlage allein hat der Erfinder eine Reihe von Patenten genommen. Freilich lässt sich mit der besten Kondensationsanlage nicht alles zurückgewinnen, weil Verluste durch Undichtheiten usw. eintreten, aber was kümmert den zukünftigen Kraftfahrern dieser Verlust, wenn man Wasser überall findet und der Verlust pro Tag kaum 2 Liter beträgt. Hier handelt es sich nicht um die Rückgewinnung des bis heute nicht gewürdigten Brennstoffes, sondern um die Schaffung eines Vakuums, das durch die Kondensation eines Gases entsteht, denn jedes Vakuum auf der Gegenseite des Kolbens ist gleichbedeutend mit Leistungserhöhung.

Grosse Ereignisse werfen ihre Schatten voraus. Das kann man bei dieser Erfindung nicht sagen, aber der Schatten folgte ihr sofort. Wie wir dem New-York Herald entnehmen, warf diese Erfindung sofort einen grossen Schatten auf das amerikanische Wirtschaftsleben; nicht, dass etwa den New-Yorker Autobesitzern der Wasserzins gesteigert wurde, nein, aber kaum eine Stunde nachdem der Erfinder den Uhrenstempel auf seiner Patenteinrichtungsbestätigung hatte, sass er im Fauteuille beim Generaldirektor der Vakuum-oil-company und bliess seelenruhig den Rauch einer dicken Havanna in die Luft während der Generaldirektor weniger ruhig auf das Eintreffen seiner Kollegen von der American-oil-company und der Shell-Co. wartete. Was die drei beschliessen wollen liegt auf der Hand: Sich alle Rechte aus der Erfindung für die ganze Welt mit einer einmaligen Abfertigung sichern, damit sie nicht in die Praxis umgesetzt wird. Wie hoch sich die Forderung des Erfinders stellen wird, weiss man nicht, doch wird der Oiltrust gut tun, sobald als möglich abzuschliessen, weil die Oelaktien seit Bekanntwerden der Erfindung von Stunde zu Stunde fallen, ja, man kann bereits von einer Deflation sprechen. Je mehr aber die Aktien fallen, umso höher wird die Forderung des Erfinders werden. Für den Oil-trust ist aber nicht die Forderung des Erfinders gefährlich, sondern — und das ist die ungeahnte Auswirkung der Erfindung, — die Stimmung des Volkes. Das Volk will billig mit Wasser fahren, weshalb in den ganzen Vereinigten Staaten bereits Protestversammlungen gegen diesen volksschädigenden Ankauf der Erfindung durch den Trust stattfinden.

So, wie man den Kreislauf des Dampfes aus dem Kessel über die Maschine und dem Kondensator in den Kessel zurück den Carnot'schen-Kreisprozess nennt, weil der Physiker Carnot die Theorie dieses Prozesses aufstellte, so spricht man heute auf der Universität in West-Virginien von der neuen Erfindung nur noch vom April'schen Kreisprozess, dem Namen des Erfinders schon jetzt ein ewiges Denkmal setzend.

Für jeden Autolenker

„Uebermut tut selten gut“, sagt der Radfahrer, der sich bei einer Bergabfahrt als Kunstfahrer produzieren zu müssen glaubte und beide Hände von der Lenkstange nahm; er flog im eleganten Hechtsprung über die Stange. Beim Auto kann es anders kommen. Die meisten Fahrer verkennen die Wucht, die der schweren Masse eines in Geschwindigkeit befindlichen Kraftwagens innewohnt. Wenn man sich wohl vor der krampfhaften Betätigung der Lenkung hüten soll, Griffbereitschaft zum Lenkrad ist jedoch jederzeit und vor allem in jeder kritischen Situation erforderlich. Bei hohen Geschwindigkeiten sich am Lenkrad eine Zigarette anstecken, die Gegend begucken oder sich gar umdrehen, um mit den anderen Insassen hinter sich zu schäkern, ist leichtsinnig und birgt ungeahnte Gefahren in sich. Wem bei grosser Geschwindigkeit einmal ein Vorderreifen geplatzt ist, kann ein Lied davon singen, welche Geistesgegenwart dazu nötig ist, nicht im Chausseegraben zu landen! Man kann nicht zwei Herren dienen! Wer am Lenkrad sitzt, soll seine ganze Aufmerksamkeit auf das Fahren richten! — Richtiges Fahren verlangt oftmals gleichzeitige Arbeiten: Linke Hand: lenken, rechte Hand: schalten; linker Fuss: kuppeln, rechter Fuss: Gas geben, — Ohr: Signale anderer Fahrzeuge hören, Augen: Wie und wo komme ich durch das Verkehrs-Chaos! Und dann soll der Kopf noch Zahlen addieren oder Briefe diktieren? — Das geht nicht! Wer seinen Gedanken nachgehen will, wenn er fährt, lasse sich fahren. Würden Sie beruhigt mit der Eisenbahn fahren, wenn Sie wüssten, der Lokomotivführer liest bei einem Tempo von 90 Kilometer in der Stunde die Zeitung? — Dieselbe Verantwortung, die auf den Schultern eines Lokomotivführers liegt, trägt jeder Selbstfahrer für sich selbst, ebenso wie für seine Mitmenschen. Das Selbstfahren eines Autos, wenn man seine Gedanken ganz wo anders hat, das ist die Riesengefahr und die Ursache so unendlich vieler Unfälle. Kraftfahrer! Herrenfahrer oder Berufsfahrer, helft mit, sie zu verhüten!

Glossen zum Kraftverkehr

Von Dr. Herbert Schmidt-Lamberg.

Im amerikanischen Staate Texas, wo die auf Rädern laufende Kirche mit Kraftzug den oft recht widerwilligen Christen die Botschaft des Heilandes bringt, gibt es auch ein — — Standesamt mit Kraftzug. Die Behörden haben einsehen müssen, dass sie selbst mit harten Strafen die Bewohner der oft meilenweit sich erstreckenden und auseinander liegenden Farmen nicht veranlassen können, pünktlich ihren Verpflichtungen gegen die standesamtlichen Gesetze des Landes nachzukommen. Da auch im Staate Texas die kirchliche Trauung durch eine vorhergehende bürgerliche Eheschliessung vorbereitet werden muss, konnte die Kirche im Kraftwagen oft nicht ohne weiteres das heilige Sakrament der Ehe spenden, weil eben für die Ehekandidaten aus irgendeinem Grunde der Weg zum nächsten Standesamt, zum nächsten Mayor, doch immer noch zu weit gewesen war. Nunmehr hilft man diesem Mangel ab, indem man auch ein Büro für Standesangelegenheiten auf Räder gebracht hat und die ganze Angelegenheit per Kraftzug auf reguläre Touren durch das Land sendet. Man soll des öfteren hören, dass diese neue Einrichtung besonders beim männlichen Teil der Bevölkerung nicht immer rechten Beifall findet. Wenn Mohamed nicht zum Berge kommt, kommt der Berg eben zu Mohamed. — —

*

Unter den Automobilbesitzern von Chicago befinden sich sieben Gerichtsvollzieher, unter denjenigen von London sechs, in New York besitzen ebenfalls sechs dieser Beamten ihren eigenen Kraftwagen und in Berlin finden wir drei dieser autelnden Diener der ausgleichenden Gerechtigkeit. Man weiss nun in allen Fällen, was man mehr bewundern muss: Die Einträglichkeit des Geschäftes oder aber die Beweglichkeit der Schuldner, die es notwendig macht, dass man ihnen im Kraftwagen auf den Fersen bleibt. Abgesehen von dem Berliner und Londoner Beispiel haben diese glücklichen Autobesitzer ausdrücklich erklärt, dass sie infolge ihrer dienstlichen Ueberlastung den eigenen Wagen benötigen. Dieser Hinweis sollte dazu führen, dass endlich von amtswegen alle Gerichtsvollzieher mit starken Wagen ausgestattet werden, am besten mit leistungsfähigen Rennmaschinen. Denn bei der fortschreitenden Konjunktur für schuldig zu bleibende Werte kann man darauf wetten, dass auch die bisher nicht autelnden Beamten des erwähnten Grades gänzlich ausser Puste kommen.

Prozentuelle Zunahme der Kraftfahrzeuge.

Wenn man in Europa die Frage an jemand richtet, in welchem Lande die Kraftwagen sich am schnellsten ausbreiten, so wird man unter allen Umständen die Antwort erhalten: „Natürlich in den Vereinigten Staaten von Nordamerika“. Trotzdem ist die Sache doch wesentlich anders, denn prozentuell haben sich im Vorjahre 1928 die Kraftwagen in China am meisten vermehrt, nämlich um beinahe 320 Prozent gegen das vorliegende Berichtsjahr, während an zweiter Stelle Brasilien mit einer Zunahme von 245 Prozent in ansehnlichem Abstande folgt. An dritter Position in der Vermehrung seines Kraftwagenbestandes liegt Japan, darauf folgt Südafrika, die drei skandinavischen Länder zusammen berechnet und dann erst mit 82 Prozent die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Es ist auch ganz selbstverständlich, dass in den kommenden Monaten

die Staaten noch weiter hinten in der Liste postiert werden müssen, weil eben die Versorgung der Bevölkerung mit Kraftwagen hier schon am weitesten fortgeschritten ist. Von den europäischen Staaten ist England mit einer Zunahme von 58 Prozent an der Spitze für das Vorjahr, darauf folgen Frankreich, Belgien, Deutschland, Italien, Rumänien und die Türkein. Diese Reihenfolge scheint sich auch für das laufende Jahr wieder aufrechtzuerhalten zu wollen.

Aus der Naphta-Industrie

Vor einigen Tagen haben erneute Verhandlungen des Naphtakartells und des Verbandes der Rohölproduzenten und Raffinerien in Warschau stattgefnnden, wobei es sich wiederum um die noch immer nicht endgültig geregelten Fragen der Organisation des Exports von Naphtaprodukten, insbesondere Paraffin, ferner um Preisfragen, deren Beratung demnächst fortgesetzt werden soll, sowie um den Beitritt der kleineren Raffinerien handelte, mit denen das Kartell nochmals in Fühlung treten will. In letzter Zeit sollen diese Aussenseiter so grosse Naphtakäuf evorgenommen haben, dass den kartellierenden Raffinerien Schwierigkeiten bei der Entdeckung entstanden sind. Der staatlichen „Polmin"-Gesellschaft wurde eine gewisse Naphtamenge über die Kontingentsform hinaus zugesprochen. In Frankreich soll ein Vertriebsbüro für polnisches Paraffin gegründet werden. Zwei Vertreter des polnischen Kartells sollen mitd em tschechoslowakischen Kartell wegen Verlängerung der am 23. d. Mts. abgelaufenen Verordnung über Zollvergünstigungen für polnische Halbprodukte verhandeln. Oberst Ing. Börner, der noch diese Verhandlungen leitete, — ist jetzt Postminister geworden. An seine Stelle an der Spitze der „Polmin"-Gesellschaft ist vorläufig vertretungsweise der bisherige Verwaltungsdirektor der „Polmin", Dr. St. Schätzel, gekommen. br.

Verschiedenes

Ein Jubilar!

Am 8. Oktober 1928 beging unser Kollege Meihs aus Królewska Huta, der Vorsitzende der dortigen Ortsgruppe unseres Verbandes in aller Stille sein 25-jähriges Jubiläum als Kraftwagenführer. Wir selbst haben davon nicht die leiseste Ahnung gehabt und haben dieses nur zufällig erfahren. Demnach wäre der Kollege Meihs einer der ältesten Berufskollegen in Oberschlesien da vor der Zeit in Oberschlesien beinahe gar keine Automobile vorhanden waren. Trotzdem der Kollege Meihs in dieser Zeit hunderttausende von Kilometern zurückgelegt hat, ist er bis jetzt kein einziges Mal weder polizeilich noch gerichtlich bestraft worden. Dies wäre in Anbetracht der kolossalen Aufmerksamkeit, mit welcher uns die Behörden betreuen ein einzig dastehender Fall. Jedenfalls genügt dieser Umstand um dem Kollegen ein sehr gutes Zeugnis als Fahrer und Kollege auszustellen. Dieses möchten speziell unsere jungen Kollegen beherzigen von welchen ein grosser Teil ein unstillbares Bedürfnis hat, auf jeden Fall durch Schnellfahren oder andere Uebertretungen zu einer Strafe zu gelangen. Wir wollen damit nicht gesagt haben, dass jede Strafe gerecht wäre, auch dem vorsichtigen Fahrer kann es passieren, dass er ungerechter Weise eine Strafe bezahlen muss. Der Kollege Meihs ist ausgelernter Kunstschlosser und ist heute Leiter eines grösseren Werkstattbetriebes in Król. Huta. Derselbe ist schon seit jeher ein treues Mitglied seines Verbandes gewesen und die Zeit der Angehörigkeit zum Verbande ist nicht viel kürzer als die Zeit, wo er das Recht hat, Wagen zu steuern und das ist, wenn man die Vorkriegsverhältnisse berücksichtigt, gewiss etwas.

Wir gratulieren dem Kollegen zu dem nicht alltäglichem Jubiläum und hoffen, dass er noch mehr als wie ein Vierteljahrhundert uns treu bleiben wird. Wir wollen aber nicht hoffen, dass er gezwungen wäre auf seine alten Tage noch weiter schwer zu schuften, wie er es bisher getan hat, trotzdem man nicht annehmen kann, dass er, der eine grosse Familie zu ernähren hat, sich von seinem Einkommen, das bestimmt nicht fürstlich war, grosse Reichtümer zu sammeln.

Es wäre interessant zu erfahren, wieviel Chauffeure wir bei uns haben, die auf eine derart lange Tätigkeit zurückblicken können und ob es auch nur einen zweiten gibt, der 25 Jahre lang als Chauffeur straflos durchs Leben wandeln konnte. Die betreffenden Kollegen werden gebeten, die Fälle die darauf Bezug haben, der Redaktion mitzuteilen.

Führerscheine.

Die Kollegen, welche es versäumt haben, Ihre Führerscheine beizeiten prolongieren zu lassen — müssen ausser den Stempelgebühren eine Strafe von 20 Zł bezahlen. In Einzelfällen wurde sogar eine nochmalige Prüfung gefordert. Wir haben darauf unsere Mitglieder an dieser Stelle rechtzeitig aufmerksam gemacht und es ist sich jeder alleine Schuld, wenn er dieses versäumt hat. Dieses betrifft nicht die alten Führerscheine, welche nicht von polnischen Behörden ausgegeben wurden. Dieselben werden erst in polnische umgewechselt, wenn hier das neue Automobilgesetzz eingeführt wird. Vorläufig werden zu diesen Führerscheinen von der Wojewodschaft in Katowice nur Bescheinigungen ausgestellt, dass dieselben gültig sind.

Einen derartigen Zusatz-Führerschein erhält jeder Chauffeur, der einen Führerschein besitzt, der schon vor dem 117. Juni 1922 ausgestellt wurde, und der Chauffeur seit dieser Zeit auch in Polen wohnhaft ist. Zur Erlangung einer solchen Bescheinigung bedarf man ausser dem Antrag der aus unserem Verbandsbüro zu erhalten ist, der polizeilichen Wohnungsbescheinigung sowie 2 Fotografien.

Wenn Du willst, dass Deine Rechte gewahrt werden, muss Du Mitglied des Zw. Zaw. Automobilistów sein.

Tod eines verdienten Kollegen

Vor einigen Monaten verstarb ein Mitglied der Ortsgruppe Kraków unseres Verbandes. Derselbe war seit Jahren mit einer wissenschaftlichen Expedition im Orient unterwegs und erlag an den Folgen einer tückischen Krankheit, die er sich unterwegs zugezogen hatte. Die Krakauer Kollegen beschlossen, die sterblichen Ueberreste dieses Mitgliedes in die Heimat schaffen zu lassen. Da die Ueberführung mit grossen Kosten verbunden ist, haben sie sich an alle Ortsgruppen mit der Bitte gewandt, zu den Unkosten etwas beizusteuern. In unserem Büro wird eine Liste ausliegen, wo die Kollegen freiwillige Spenden zeichnen können.

Sammelliste.

Aus dem schon im vorigen Heft angeführten Gründen konnten wir den Hinterbliebenen des Kollegen Zajusch nicht den vollen Unterstützungsbetrag auszahlen. Da sich jedoch die Familie des Verstorbenen in einer bedrängten Lage befindet, wurde beschlossen, eine Sammelliste auszulegen und die Kollegen werden herzlich gebeten, ein Scherflein beizusteuern.

Krankenkasse — Katowice.

Bei den am 15. April dieses Jahres stattgefundenen Wahlen zum Vorstand der Allgemeinen Ortskrankenkasse Katowice wurde der Koll. Adamczyk der Bezirks-Vorsitzende des Zw. Zaw. Automobilistów in den Vorstand gewählt.

Die Arbeitszeit der Autobus-Chauffeure.

Ueber dieses Thema waren wir gezwungen eine Zeitlang sehr oft in der Tagespresse zu schreiben. Wir glaubten, dass diese Zeiten vorüber wären wo Chauffeure täglich bis zu 16 Stunden ununterbrochenen angestrengten Fahrdienst zu machen hatten. Jetzt scheint dieses Uebel wieder einzureissen. Dies ist eine Folgeerscheinung des Ueberangebots von Chauffeuren auf dem Arbeitsmarkt. Der Verband hats ich in dieser Angelegenheit bereits an die massgebenden Instanzen gewandt, um diesen Ausbeuten der Arbeitskräfte entgegen zu steuern. Es liegt im Interesse nicht nur der Chauffeure selbst sondern auch vor allen Dingen im Interesse der Passagiere und der Allgemeinheit, da ein übermüdeter Chauffeur immer eine grosse Gefahr für die öffentliche Verkehrssicherheit ist. Wir appelieren auch von dieser Stelle an die massgebenden Behörden Behörden, dass diesem Mittstande abgeholfen wird.

Frostentschädigsge für Chauffeure

Der Staat hat an verschiedene Beamte, wie Eisenbahner usw., die als Aussenbeamte durch den Frost sehr leiden mussten, eine besondere Zulage ausgezahlt. Unseres Wissens nach ist dieses bei keinem Chauffeur geschehen, obwohl dieselben infolge der Schneewehen und Fröste bestimmt nichts zu lachen hatten.

Achtung Kraftfahrer!

Wir haben festgestellt, dass noch eine grosse Anzahl von Kollegen das Benzin und Oel nicht von unserer Tankstation bezieht, obwohl dieselben dazu die Möglichkeit haben. Da ein Teil vom Verdienst in die Unterstützungs-Kasse geht ist Pflicht eines jeden Kollegen dieses Unternehmen zu unterstützen.

Die Tankstelle befindet sich auf der ulica Starowiejska 3, (Alte Dorfstr.) bei der Fiat-Vertretung.

Der Vorstand
des Z. Z. A.

Die Fiat-Vertretung in Katowice

hat Herr Pollak aus Katowice übernommen. Ein Verlegen derselben brauchte nicht stattzufinden, da die Verkaufs- sowie Werkstatträume mit übernommen wurden. Die Verkaufsräume und Werkstätten befinden sich demnach nach wie vor auf der ulica Starowiejska 3. Herr Pollak erfreut sich in hiesigen Autofachkreisen als Kaufmann eines guten Rufes und es ist anzunehmen, dass die Fiat-Vertretung unter der neuen Leitung gut prosperieren wird.

Unfall eines Opel - Wagens infolge Bruch des Lenkschenkelbolzens.

Der Beruf eines Chauffeurs ist nun einmal so, dass man stets mit einem Fuss im Grabe und mit dem anderen Fuss im Gefangnisse steht. Kommt man glücklich durch alle Gefahren des Verkehrs, und hat man auch die Dummheiten seiner lieben Mitmenschen die absolut unter ein Auto geraten wollen, überstanden, so ist die Sache damit immer noch nicht abgetan. Es kommt noch ein Haufen anderer Umstände in Frage, wobei eine nicht zu geringe Rolle die Fabrikations- bezw. die Konstruktionsfehler der Wagen spielen. So hat sich der Kollege Wr. bestimmt nichts Böses gedacht, als er am 31. März d. Js. mit einem erst wenige Monate alten 15/16 PS Opelwagen von Beuthen nach Katowice gefahren ist. Auf der Strecke zwischen Król. Huta und Katowice bricht an seinem Wagen in voller Fahrt der Lenkschenkelbolzen vom linken Vorderrad und nur der Geistesgegenwart des Kollegen ist es zuzuschreiben, dass kein grösseres Unglück entstanden ist. Wäre das Unglück jedoch tatsächlich eingetroffen und der Wagen gegen einen Baum gefahren, so wäre es sehr schwer festzustellen, ob der betreffende Bolzen vor dem Anprall oder infolge dieses Anpralles gebrochen ist. Es hätten sich da von interessierter Seite bestimmt Leute gefunden, die behauptet hätten, dass ein Bruch eines Lenkschenkelbolzens ohne Anprall unmöglich wäre.

Aehnlich ist es dem Kollegen B. ergangen, der mit seinem kleinem Opel Lieferungswagen, der bekanntlich eine schmälere Spur hat, als wie andere

Wagen. Derselbe war gezwungen auf einer ausgefahrenen Strasse zu fahren wobei die Räd r das Bestreben hatten, im Gleise lang zu fahren, was aber infolge der schmalen Spurweite der Räder nicht möglich war. Es war zur Zeit der grossen Schneefälle, wo beinahe jede Strasse bloss eine Wagenspur aufwies. Infolge des Ziehens wurde das Gewinde von den vier Halteschrauben eines Vorderrades überrissen und das Rad ist runtergefallen.

Es liegen noch eine ganze Anzahl anderer Fälle vor, die wir aber wegen Raummangel nicht bringen können, trotzdem dieses für die Kollegen sehr belehrend wäre, weil dadurch vielleicht viele Unfälle verhütet werden könnten.

Etwas über Auto—Patente.

Noch niemals hat eine technische Konstruktion derart zahlreiche Neuerungen in ihrem Gefolge gehabt, wie der Kraftwagen. Seit der industriellen Erzeugung von Kraftfahrzeugen in den U. S. A. sind dort nicht weniger als eine Million und vierhunderttausend Patente und Schutzmarken angemeldet worden, die sich auf Verbesserungen und Einzelheiten für den Kraftverkehr beziehen. Eine ähnliche grosse Zahl ist in England erreicht worden, wo allein in der Zeit von 1924 bis 1927 rund 119.000 Patente und Schutzbriefe für technische Neukonstruktionen im Kraftfahrzeugbau erteilt wurden. Auch Deutschland sieht die stattliche Zahl von 22.000 Patentanmeldungen.

Sicherung gegen Verdrehen der Kolbenringe. — Schon mancher Motorradfahrer wird die Wahrnehmung gemacht haben, dass seine Maschine ohne sichtlichen Grund an Kompression verliert. Oftmals kommt nun hier eine ganz geringfügige Ursache in Frage, indem sich lediglich die Kolbenringe derart verdreht haben, dass deren Stossfugen übereinander liegen, für die komprimierten Gase also gewissermassen ein Ausweg geschaffen ist. Mag dieser Weg auch verhältnismässig klein sein, immer in ist er gross genug, einerseits beim Kompressionshub einen Teil des explodierenden Gasgemisches durchzulassen, wodurch somit die Gesamtleistung entsprechend vermindert wird. Sind die Zylinder ausgelaufen, so kann sich natürlich das Verdrehen der Kolbenringe umso eher einstellen. Es gibt zwar Motoren, bei denen die Kolbenringe gegen Verdrehen gesichert sind, aber in den meisten Fällen ist hierfür nicht Vorsorge getroffen. Wer die durch das Wandern der Kolbenringe sich ergebenden Nachteile vermeiden will, der kann sich auf folgende Weise helfen, bezw. von einer Werkstatt helfen lassen. In den Kolben bohrt man zwischen den Kolbenringen ein dem zur Verfügung stehenden Raum entsprechend gross gewordenes Loch, das man mit Gewinde versieht. In dieses Gewinde dreht man ein kleines Schräubchen ein, dessen vorstehender zylindrischer Zapfen im Durchmesser so zu bemessen ist, dass derselbe die zu beiden Seiten liegenden Kolbenringe etwas verdecken würde. Nachdem man die Kolbenringe so verteilt hat, dass ihre Schlitze gegenseitig verdeckt sind, zeichnet man sich auf denselben die Stellen an, an denen der zylindrische Kopf der Schraube zu sitzen kommt. Alsdann fräst man an diesen Stellen mit einem zylindrischen Fräser in jeden der Kolbenringe eine bogenförmige Hohlkehle ein, so wass die in ihren Nuten wieder eingelegten Kolbenringe die Schraube an den kreisbogenförmigen Auskehlungen umschliessen. Das Schräubchen muss natürlich genügend weit zurückstehen, damit es nicht mit der inneren Zylinderfläche in Berührung kommen und diese beschädigen kann. Es ist ferner darauf zu achten, dass die Schraube unbedingt stramm sitzen muss, damit sie nicht herausfallen kann Am besten kann man das Herausfallen der Schraube verhindern, wenn man die Fräsungen in den Kolbenringen nicht ganz durchführt, sondern nur so tief macht, dass der zylindrische Schraubenkopf von den Kolbenringen noch verdeckt wird. Zu erwähnen wäre noch dass es ratsam ist, die Löcher für derartige Schrauben (ihre Anzahl richtet sich nach der Zahl der vorhandenen Kolbenringe. Bei drei Kolbenringen würde man zwei Schrauben benötigen. die man ebenfalls gegeneinander versetzen sollte) stets an der stärksten Stelle der Kolbenwandung anzuordnen.

Reinigen schwarz gewordener Aluminium Reflektoren. Aluminium-Reflektoren werden, b sonders bei Karbidscheinwerfern im Laufe der Zeit schwarz und verlieren dadurch natürlich ihre Wirkung. In den meisten Fällen wird man sie jedoch mit geschabter Kreide, die mit etwas Spiritus aufgemischt wird oder mit Holzasche, wieder zu Hochglanz bringen.

Autoproduktion und Autoexprrt

Allgemein bekannt ist es, dass die Vereinigten Staaten zahlenmässig die meisten Automobile exportieren. Wenig bekannt dürfte dagegen sein, dass Italien im Verhältnis zur Produktion die meisten Automobile ausführt nämlich 73 Prozent aller in Italien aufgebauten Automobile. An zweiter Stelle folgt Kanada mit 45 Prozent Export seiner Jahresproduktion, was allerdings hauptsächlich darauf zurückzuführen sein dürfte, dass ein grosser Teil der Automobilfabrikanten der USA aus Zollrücksichten Fabriken auf kanadischem Boden errichtet haben. An dritter Stelle steht dann Frankreich mit 33,33 Prozent Weiter folgen Grossbritanien mit 16,5 und erst an fünfter Stelle die USA mit 7 Prozent. Der deutsche Export beträgt immerhin bereits 5—6 Prozent der jährl. Produktion, nachdem in den ersten Jahren nach dem Kriege Deutschland so gut wie keine Automobile exportierte.

Frankreichs Motorisierung zeigt eine unaufhaltsame, beinahe amerikanisch anmutende Entwicklung: die Zahl der dort zugelassenen Personen- und Lastautomobile hat in den letzten Tagen die erste Million überschritten.

Leben und Tod im Auto.

Dass der ewige Gleichschritt der Lebensfunktionen auch durch den schnellen Fortschritt der Verkehrstechnik in keiner Weise beeinflusst werden kann, sehen wir am besten aus einer Tabelle, die jetzt in London erschienen ist und die für England, Frankreich, Belgien und Italien die Art der Todesfälle und anderen Lebensfunktionen im Kraftwagen

festlegt. — Danach fanden auf natürliche Weise — also nicht etwa durch Unglücksfälle! — im Kraftwagen den Tod in England 386 Personen, davon in London allein 147; in Frankreich 196 und in Belgien 122. Für die gleiche Zeit, nämlich vom 1. März 1927 bis zum 1. März 1928, starben im Kraftwagen in Italien 107 Personen. Auch Meister Adebar macht gern Aufenthalt im Kraftwagen, hat er doch in London in derselben Zeit nicht weniger als 83 Frauen dort zu glücklichen Müttern gemacht; in ganz England aber 148 Frauen, In Frankreich wurden an diesem Ort 114 Kinder geboren, in Belgien 76 und in Italien 43. Eheschliessungen im Kraftwage ngehören zu den grösseren Seltenheiten, trotzdem meldet man aus London zwei solcher Fälle und aus Frankreich sogar vier Vorkommnisse.

Die „alten" Kraftfahrzeuge.

Der „Altwagen" wird allmählich zu einem volkswirtschaftlichen Faktor ersten Ranges. Man hat berechnet, dass nach vollkommener Abnutzung der Transportmöglichkeiten der Wert eines verbrauchten Wagens noch immer rund 30 Prozent seines Anschaffungswertes ausmacht. Nun erhält man aber bei Verkauf eines solchen unbeweglichen und unreparierbaren Vehikels kaum 10 Prozent des Anschaffungswertes für die Verschrottung, so dass ein Wirtschaftswert von 20 Prozent für jeden Kraftwagen in der Luft hängen bleibt. Die Angelegenheit der Finanzierung der Verwendung alter und unverbrauchter Kraftwagen hat daher besonders den Wirtschaftskommissionen in den U. S. A. viel Kopfzerbrechen gemacht, und sie fängt heute an, auch in Europa zu einer Wirtschaftsbedeutung ersten Ranges anzuwachsen. In Amerika hat man jetzt Verwertungsgesellschaften gegründet, die besonders solche Wagen verwerten soll, die einfach herrenlos auf der Chaussee stehen gelassen werden. Diese Erscheinung ist in den Staaten eine allgemeine, so dass sie weiter keinerlei Aufsehen mehr erregt. Weil man weiss, dass der Altwagen kaum den Preis für die Rohmetalle ergibt, stellt man ihn lieber auf die Chaussee, als dass man andere Leute damit verdienen lässt. In Europa ist man zwar noch nicht soweit gediehen, aber es ist doch richtig, dass wir uns vorher den Kopf anstrengen, wie man diese Angelegenheit in günstiger Form regeln kann, ehe grosse Wirtschaftswerte auch dem finanziell viel schwächerem Europa verloren gehen.

Schwimmende Automobile.

Man hat viel von den Versuchen gehört, Kraftfahrzeuge zu bauen, die ebenso tüchtig auf dem Lande wie im Wasser sind. Es sind auch in dieser Beziehung bereits gute Erfolge erreicht worden, und das Küstenrettungswesen zeigt uns, dass das „schwimmende Automobil" keine Utopie mehr ist, sondern eine technische Neuerung von grösster Bedeutung. Wie aber auf alle ernsten Dinge die Parodie im Leben nicht fehlt, so hat auch ein Marseiller Techniker eine dritte Eigenschaft für den Durchschnittskraftwagen als selbstverständlich aufgestellt: der Kraftwagen soll auch fliegen können. Mr. Merthes hat ein Modell konstruiert, das zusammenklappbare Flugzeugflächen aufweist, so dass der Apparat auch auf flachem Boden ohne Schwierigkeiten vorwärtsbewegt werden kann. Ein Schwimmkeil dient zur Umgestaltung des Flugwagens in ein schnelles Motorboot, so dass dem Modell nach die Dreifaltigkeit vollkommen erreicht worden ist. Leider berichten die Marseiller Tageszeitungen, dass bisher der glückliche Erfinder von einem schier unglaublichen Pech verfolgt wurde. Wenn sein Fahrzeug nämlich Laune zum Fliegen hatte, dann liess es sich hinterher nicht auf der Erde bewegen, wenn es aber das letztere tat, dann war an einen Start zum Rundflug nicht zu denken. Neulich aber kam Mr. Berthes in unmittelbare Gefahr, denn als er versuchte, vom Gleitflug aus sein Fahrzeug als Motorboot umzugestalten, versagte auch diese Maschinerie und Berthes versank mitsamt seinem Modellfahrzeug im Golf. Nur der Geschwindigkeit eines richtigen Motorbootes hat der „Erfinder" es zu danken, dass er heute seine Versuche eifrigst fortsetzen kann. Allerdings soll er jetzt immer zwecks Hilfsstellung ein zweites Flugzeug, ein anderes Automobil und auch stets ein Motorboot „alten" Stiles in der Nähe halten.

Das Auto setzt sich in der Schweiz durch.

Die Zahl der Motorfahrzeuge in der Schweiz nimmt andauernd beträchtlich zu und hat bereits 100.000 erreicht. Es entfällt also durchschnittlich auf vierzig Einwohner ein Motorfahrzeug. Gewisse Gegenden weisen übrigens noch grössere Automobildichte auf, wie zum Beispiel die Katone Genf, wo ein Motorfahrzeug schon auf zwanzig Einwohner, Waadt, wo auf je dreissig Einwohner, und Zürich, wo auf je fünfunddreissig Einwohner ein Motorfahrzeug kommt. Die Mehrzahl der Personenwagen wurde aus dem Ausland eingeführt. Das Ansteigen der Autoziffern in der Schweiz läuft parallel mit der Autofreundlichkeit auch entlegener Schweizer Gebiete, die sehr gestiegen ist, seitdem man Graubünden zu Verstand gebracht hat. Manche dieser Gebiete werden von Fremden kaum aufgesucht.

Keine Autofallen mehr — im Deutschen Reich.

„Nach einer Veröffentlichung des Interessenverbandes deutscher Kraftfahrer in den „Leipziger N. Nachrichten" befinden sich auch heute noch in einzelnen Orten des Regierungsbezirkes sogenannte Autofallen, in denen durch zwei Polizeibeamte mit Stoppuhren schematisch Geschwindigkeitskontrollen bei durchfahrenden Kraftfahrzeugen vorgenommen werden. Abgesehen davon, dass den betreffenden Orten mit der Zeit ein wirtschaftlicher Schaden entsteht, da die Kraftfahrerorganisationen in ihren Vereinsorganen ihre Mitglieder vor dem Besuch derselben warnen, steht diese Handhabung auch im Widerspruch mit meiner Rundverfügung vom 6. Dezember 1922, in der ich darauf hingewiesen habe, dass der immer steigende Automobilverkehr die vermehrte Heranziehung der Polizei- und Landjägerbeamten zur Verkehrsregelung zweckmässiger erscheinen lässt, als die Verwendung der Beamten zur Ausführung von Stoppkontrollen, deren verkehrspolizeilicher Wert in keinem Verhältnis zu der aufgewendeten Zeit und Arbeitsleistung der Beamten steht.

Die Einrichtung von Stoppstellen steht auch

nicht im Einklang mit meiner Rundverfügung vom 14. Januar, in der ausgeführt ist, dass alle Massnahmen, die sich als verkehrsfeindlich auswirken können, zu unterbleiben haben.

Ich ersuche daher, die zur Verkehrsregelung zur Verfügung stehenden Beamten zur Ueberwachung der vorschriftsmässigen Abwicklung des Kraftfahrzeug-, Fuhrwerks- und Radfahrerverkehres zu verwenden.“

Das Automobilhotel in Berlin. Unter den vorliegenden Hotelprojekten in Berlin reiht sich ein neues ein, welches Aussicht auf Durchführung hat. Es handelt sich um einen Plan des Architekten Punitzer, der den Bau eines 9-stöckigen „Autohotels“ am Michaeliskai in Schönberg in der Rubens- und Trägerstrasse projektiert. Ausser seiner Bedeutung vom architektonischen Standpunkte aus, hat dieses Hotelprojekt auch eine ausserordentliche, praktische Wichtigkeit. Im Souterrain werden 40 Garagen eingerichtet, in welchen 150 Wagen untergebracht werden können. Jeder Hotelgast wird dort seinen Wagen einstellen und nötigerweise ausbessern lassen können. Projektiert wird ein 8 m breites und 14 m langes Einfahrtstor für ankommende Wagen. Auch für die Lenker steht eine genügende Zimmerzahl zur Verfügung. Im Hotel soll eine Reisekanzlei für sämtliche Eisenbahnen und Dampfschiffartslinien eingestellt werden. Das Hotel soll 450 Betten haben. Nach Beendigung der, die Finanzierung angehenden Verhandlungen soll unverzüglich zum Bau des Hotels geschritten werden, womöglich noch dieses Jahr.

Die Londoner Zeitschrift „The Motor“ hat unter ihren Lesern eine Enquete veranstaltet, durch die festgestellt werden sollte, welche Vervollkommnungen an Automobilen durchgeführt werden sollten. Der Erfolg zeigte, dass der grösste Teil der Automobilisten wünschen würde, leichte Ankurbelung, nicht so oftmaligen Geschwindigkeitswechsel, kleineren Benzinverbrauch, verlässlichere Bremsen und leichtere und bequemere Schmierung. Jk.

Für das Studium der Landstrasse in Amerika wurden durch verschiedene Staatskorporationen im Jahre 1928 über 1 Million Dollars gewidmet. Jk.

Die internationale Motor-Company verwendet beim Bau ihrer neuen Typen von ganz metallenen Karosserien häufig Gummi. Es wird als Einlage zwischen den zusammengeschraubten Teilen benützt. Dadurch wird einerseits eine elastische und vollständig feste Verbindung, andererseits Dämpfung der Stösse erzielt und das unangenehme Lärmen der Karosserie verhindert, das sonst die Lockerungen der Schraubenverbindung im Gefolge hat. Der Gummi findet als Konstruktionsmaterial beim Automobilbau immer häufiger Verwendung. Jk.

Die Auspuffröhren vieler, amerikanischer Motoren werden heutzutage mit höchst widerstandsfähigen Glasemaill versehen, das auch bei höchsten Temperaturen nicht angegriffen wird und das Metall vor Rost schützt. Die bisherige Lackierung hat den Nachteil, dass der Lack in einigen Tagen verbrennt.

Die Automobilausstellung in Kopenhagen. Am 22. Feber wurde unter Vertretung des Königs durch den Kronprinzen die III. internationale Automobilausstellung in Kopenhagen durch die Anrede des dänischen Handelsministers eröffnet. Charakteristisch dass auf dieser, bislang grössten Automobilausstellung auch deutsche, im Laufe des Krieges aus Dänemark verdrängte Firmen vertreten waren, was Zeugnis von der neuerlichen Konkurrenzfähigkeit der deutschen Automobilindustrie mit Amerika, — Frankreich und Italien auf dem dänischen Markt ablegt.

Automobilkurse für Erwachsene in München. Der deutsche Touring-Klub hat die deutsche Bürgerschulbehörde in München ersucht, die Errichtung von Automobilkursen, besonders über Automobiltechnik Automobilrecht und Verkehr in Erwägung zu ziehen. Die Anschaffung des Lehrstoffes, die Propaganda, die notwendigen Lehrkräfte usw. wird der deutsche Touring-Klub besorgen. Infolge der ausserordentlichen Entwicklung des Automobilismus in den letzten Jahren stieg auch das allgemeine Interesse für das Automobil und alles, was damit zusammenhängt. Viele, die nicht Auto fahren, möchten gerne einige Kenntnisse auf diesem Gebiete erwerben, sind aber ob der grossen Geldschrierigkeiten ausserstande, sich diese zu verschaffen. Alle diese Interessenten haben gewiss mit Dankbarkeit den Vorschlag des Touring-Klub willkommen geheissen. Auch im Interesse der Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Einführung dieser Kurse willkommen, denn hier bietet sich die Gelegenheit, weitere Kreise der Bevölkrung für das Einhalten einer strengen Verkehrsdisziplin zu gewinnen.

Es wäre sicher der Erwägung wert, dass auch bei uns die Einführung ähnlicher Kurse durch die betreffenden Fachkreise vorgeschlagen würde, mit demselben Zweck, wie ihn der deutsche Touring-Klub im Sinne hat.

40 000 Autofahrerinnen in England.

Die englische Automobil-Association zählt zurzeit nicht weniger als 40 000 lizenzierte Autolenkerinnen zu ihren Mitgliedern. Eine grosse englische Versicherungsgesellschaft rühmt den Frauen als Lenkerinnen im Gegensatz zur amerikanischen Verurteilung einen kühlen Kopf, Umsicht, Ruhe u. Scharfblick nach, Tugenden, die für eine gute Fahrerin Notwendigkeit sind.

Polnische Fachausdrücke aus dem Autofach

Untenstehend bringen wir eine Auslese der gebräuchlichsten Fachausdrücke aus dem Autofach um den Kollegen in der Erlernung derselben behilflich zu sein. In den folgendenrn Nummern werden wir dieses Verzeichnis fortführen.

Steuerrad	Koło kierownicze
Speichen	Szprychy koła kierown.
Steuersäule	Wał kierowniczy
Steuerrohr	Pochwa kierownicy
Gashebel	Rączka do gazu
Zündhebel	Rączka zapalania
Ueberwurfmutter f Steuerrad	Naśrubek koła kierownicy
Steuerschneckengehäuse	Skrzynka ślimaka sterowego
Steuerrungsgelenk	Przegub kierownicy
Vorderachse	Oś przednia
Vorderradnabe	Piasta koła przedniego
Lenkhebel	Wąs zwrotnicy
Achsschenkelbolzen	Sworzeń zwrotnicy
Spurstange	Drążek poprzeczny
Achsenschenkel	Czop zwrotnicy
Kugellagersitz	Gniazdo łożyska

Gerichtliches

Die Ueberstundenentschädigung für die Giesche-Chauffeure ist gerichtlich anerkannt

Am 23. IV. d. J. fand vor dem Sąd Przemysłowy für den powiat Katowice eine Verhandlung gegen die Giesche Sp. Akc. statt. Der Kollege Albrecht war dort längere Zeit als Chauffeur beschäftigt, und wurde als solcher der Feuerwehr zugeteilt. Die Bezahlung erfolgte nach Schichten bezw. Stunden. Im Laufe der Zeit machte er über 900 Ueberstunden die nicht bezahlt wurden, sodass der Kollege durch den Verband gegen die Spółka Klage erhob. Bei der Verhandlung machte der Vertreter der Spółka geltend, dass für die Chauffeure eine Bezahlung nach Schichten nicht in Frage käme, da der Tarif für die in der Gross-Industrie beschäftigten Chauffeure einen Pauschalsatz von 30 Schichten vorsieht, womit alle Ueberstunden mitangegeben wären. Der Vertreter der Klage Kollege Adamczyk führte dagegen aus, dass dieses wohl für die Kollegen, die bei der General-Direktion beschäftigt sind, in Frage kommen könnte, da dieselben ein Pauschalgehalt bekämen, was bei den Chauffeuren der Feuerwehr nicht in Frage käme.

Nachdem in dieser Sache bereits mehrere Verhandlungen stattgefunden haben, kam das Gericht auf der letzten Verhandlung doch zu der Ueberzeugung, dass den Chauffeuren die auf Schichtlohn bei der Feuerwehr der Giesche Sp. Akc. beschäftigt sind eine Entschädigung für die Ueberstunden unbedingt zusteht. Nach der über eine Stunde langen Verhandlung bei welcher eine Reihe von Zeugen vernommen wurden, wurde die Giesche Sp. Akc. verurteilt, an den Kollegen Albrecht die Summe von 945.— Złoty auszuzahlen.

Als Gegenstück dazu mag erwähnt werden, dass ein anderer dort beschäftigt gewesener Chauffeur vorher schon eine Klage in derselben Sache gegen die Giesche Sp. Akc. eingereicht hat. Da er jedoch nicht im Verbande war, übergab er die Sache dem Rechtsanwalt, der jedoch bis heute noch kein Urteil erzielen konnte, trotzdem ihm der betreffende Kollege bestimmt schon mehrere Jahresbeiträge in den Verband als Honorar gezahlt hat. So wenigstens hat uns der Kollege K. berichtet. Wieder ein schlagender Beweis, wie vorteilhaft es ist dem Verbande anzugehören.

Spart Euch und dem Verbandssekretär Zeit und Geld.

Schon öfters musste unser Verbandssekretär die traurige Erfahrung machen, dass verschiedene Kollegen, wenn sie im Verbandsbüro wegen Aufstellung einer Klage vorsprechen, nicht immer bei der Wahrheit bleiben.

So fand dieser Tage vor dem Kattowitzer Gewerbegericht eine Verhandlung gegen eine Firma statt, welche durch Vermittlung des Verbandes angeklagt war, an den dort beschäftigt gewesenen Kollegen eine Entschädigung für nicht innegehaltene Kündigungszeit auszuzahlen. Nachdem in dieser Sache bereits mehrere Verhandlungen stattgefunden haben, stellte es sich heraus, dass der Kollege bei der Entlassung, wobei ihm auch der rückständige Lohn ausgezahlt wurde, eine Quittung unterschrieben hat, in welcher er nicht nur ausdrücklich auf jegliche Ansprüche verzichtet, sondern auch auf die Ausstellung eines Zeugnisses für die Zeit seiner Beschäftigung keinen Anspruch erhebt. Hätte dieser Kollege diese Umstände unserem Sekretär verraten, hätte dieser bestimmt keine Klage eingereicht. Dadurch wäre allen Teilen viel Zeit, Aerger und Geld gespart worden. Die Klage konnte unter diesen Umständen absolut nicht Aussicht haben zu gewinnen.

Es ist unbedingt nötig, dass bei derartigen Gelegenheiten der Verteidiger, d. i. in diesem Falle der Verbandssekretär die volle Wahrheit erfährt. Wir wollen den Namen des betreffenden Kollegen nicht nennen, müssen uns aber vorbehalten, dass wir bei ähnlichen Fällen, das betreffende Mitglied für die verloren gegangene Zeit und die Unkosten haftbar machen, da die Zeit des Verbandssekretärs für andere Zwecke im Interesse der Allgemeinheit der Mitglieder besser verwendet werden könnte.

Bestrafte Chauffeure.

Am 8. 4. d. J. wurde durch den Sąd Grodzki in Katowice der aus den Tagen des Streikes der Autobusschauffeure der Strassenbahn in Katowice, „berühmt“ gewordene Streikbrecher Paweł Kucharczyk aus Mysłowice zu einer empfindlichen Geldstrafe verurteilt. Derselbe hatte gegen die allge-

meine Fahrvorschriften verstossen und hat ausserdem eine Schlägerei veranstaltet. Es wäre gut, wenn unsere Behörden sich diese Art von Chauffeuren genauer ansehen möchten.

*

Am selben Tage wurde durch das selbe Gericht ein anderer Chauffeur der auch nicht in den Verband gehörte, zu 100.— Zł. Geldstrafe verurteilt, weil er auf dem Plac Wolności in Katowice ein Fuhrwerk angefahren hat. Derselbe hat zwar andauernd seine Unschuld beteuert, konnte jedoch das Gericht davon nicht überzeugen.

*

Am 19. d. Mts. fand vor der Strafkammer des Sąd Okręgowy in Katowice die Verhandlung gegen den Kollegen Sw. statt, weil er Ende vorigen Jahres mit dem Sanitätswagen, den er führte, in Siemianowice angeblich einen Mann zu Tode überfuhr. Es waren eine ganze Anzahl Zeugen geladen, welche in ihren Aussagen vielfach recht widersprechend waren. Insbesondere belastete den Kollegen ein Polizist der im Moment des Unfalls in einer ziemlichen Entfernung von der Unglücksstelle entfernt war, und man annehmen müsste, dass derselbe nicht viel gesehen haben könnte. Da seine Aussagen im direkten Widerspruch zu den Aussagen der übrigen Zeugen standen, beantragte der vom Verbande gestellte Rechtsanwalt Einleitung eines Strafverfahrens gegen denselben. Das war bestimmt richtig, denn es geht nicht an, dassein Zeuge aus Voreingenommenheit oder Leichtsinn einen Chauffeur der gewiss einen schweren Beruf hat, belastet. In diesem Falle ist das Gericht trotzdem zu einem Freispruch gekommen. Wie hätte jedoch der Koldlege ausgesehen wenn ausser dem Polizisten beim Unfall kein anderer Zeuge vorhanden gewesen wäre.

Verbands-Nachrichten

Achtung Vorstände.

Die Vorstände der Ortsgruppen werden aufgefordert, innerhalb kürzester Zeit die Adressen der Vorstandsmitglieder sowie der als Bezirksrevisoren und Korespondenten für unsere Zeitung gewählten Kollegen anzugeben, da dies im Interesse einer exakten Führung der Verbandsgeschäfte unbedingt nötig ist. Der Bezirksvorstand.

*

Es wird in Erinnerung gebracht, dass jedes Mitglied, das mehr wie drei Monate mit seinen Beiträgen rückständig ist, im Bedarfsfalle keinen Anspruch auf irgend welche Unterstützung von Seiten des Verbandes rechnen kann.

Die Büros unseres Sekretariats in Katowice sind von der ulica Marjacka nach der ulica Poprzeczna 14 II Et. verlegt worden, worauf wir die Kollegen besonders aufmerksam machen.

Z. Z. A.
Der Vorstand.

—o—

Sprachkursus.

Diejenigen Kollegen, und durch dieselben eingeführten Gäste, welche am polnischen Sprachkursus sowie am Esperanto-Kursus teilnehmen wollen, werden gebeten, am Sonntag, den 19. Mai dieses Jahres in Katowice Hotel Centralny, ul. Dworcowa zu erscheinen, Der Anfang ist vorm. 10 Uhr. Es wird gebeten, in Anbetracht der Wichtigkeit dieser Sache möglichst zahlreich zu erscheinen, da nur bei ausgiebiger Beteiligung die Kurse geführt werden können. —

ŻYWIEC.

Am Sonntag, den 14. April ld. Js. fand in Żywiec bei Bielsko eine Gründungsversammlung des Zw. Zaw. Automobil. statt. Zu der Versammlung erschienen von der Ortsgruppe Bielsko Surolka und Bannert und vom Bezirksvorstand der Kollege Adamczyk. Es erschienen zu dieser Versammlung fast alle Chauffeure von Zywiec und Umgebung. Nach Anhörung eines längeren Referats, das der Kollege Adamczyk hielt, beschlossen die Anwesenden einstimmig in Zywiec eine selbständige Ortsgruppe unseres Verbandes zu gründen, der sämtliche Anwesende beitreten.

*

In Jastrzemb Zdrój (Bad Jastrzemb) hat den Verkauf von Oel und Benzin der Spółdzielnia Automobilistów Herr Malcher Robert von dort (Ecke Hauptstrasse, Einfahrt Kasino) — übernommen. — Die Kollegen werden gebeten, im Bedarfsfalle dort zu tanken. (Keine Strassen-Tankstelle).

*

KRÓL. HUTA.

Wir haben bereits einmal Gelegenheit gehabt die Zustände die bei der Polizeidirektion in Król. Huta herrschen zu kritisieren. Leider sind wir gezwungen, uns mit der Instanz wiederum zu befassen.

Wie bekannt ist der Autodroschkenbetrieb in der Wojewodschaft Schlesien konzessioniert. Man müsste da annehmen, das bei Ausgabe dieser Konzessionen doch in erster Linie Fachleute berücksichtigt werden, die wegen den heutigen Mangel an Arbeit sich ein Auto anschaffen, um dadurch ihr Leben fristen zu können. Dem ist jedoch nicht so. So z. B. hat ein Staatsbeamter, der Lehrer Stoklossa eine Konzession für zwei Wagen erhalten, obwohl, soweit es uns bekannt ist, dies für einen Staatsbeamten nicht zulässig ist. Es wird sogar behauptet, dass derselbe im Interesse dieses Betriebes Kinder während der Schulzeit ausschickt um Gänge zu besorgen. Weiter ist Besitzer einer Konzession der Restaurateur Ladoń aus Król. Huta, der doch bestimmt nicht nötig hat, einen arbeitslosen Fachmann das Brot wegzunehmen. Ebenso ist es mit dem Kartoffelhändler Häusler. Ausserdem wurde wiederholt bemerkt, dass eine Konzession Leute bekommen haben, die nicht einmal einen Wagen be-

sitzen Dies soll bei der Hausbesitzerin Szczecina der Fall sein.

Wir möchten alle diese angeführten Tatsachen beinahe nicht glauben. Wenn jedoch blos ein Teil von dem wahr wäre, so wäre das Grund genug, dass die massgebenden Instanzen eingreifen und da Ordnung schaffen.

Vorsicht gesperrte Strassen.

Mit Beginn der wärmeren Jahreszeit s tzt das Strassenausbessern wieder ein. Es ist für den Automobilisten von grosser Wichtigkeit zu wissen, wann und wo eine Strasse gesperrt wird, damit er unnütze Umwege vermeiden kann. Wir haben uns in di ser Angelegenheit an die Kreisausschüsse gewandt, um uns zu informieren, welche Strassen gesperrt werden Wie wir vorläufig erfahren, ist es beabsichtigt, folgende Strassen auszubessern:

Pszczyna—Goczałkowice
Załęże—Swiętochłowice
Dąb—Król. Huta sowie Ustroń—Wisła.

Weiterhin wird uns mitgeteilt, dass auf der Strecke Nowy Bieruń—Pszczyna eine Brücke zerstört ist. Es steht nirgends eine Warnungstafel und so mancher Chauffeur war schon gezwungen, wieder zurückzufahren. Diese unnützen Fahrten hätten vermieden werden können, wenn die Behörden dafür gesorgt hätten, dass an dieser Stelle eine Warnungstafel angebracht sein würde.

Fahrt in Nebenstrassen

In jeder grösseren Stadt, zu denen man auch heute schon Katowice zählen kann, wird die Erfahrung gemacht dass die Kraftwagenführer mit grosser Vorliebe beim Fahren die Durchgangsstrassen benutzen, — obwohl pararell mit diesen Nebenstrassen laufen, — wo das Vorwärtskommen mit dem Wagen bedeutend einfacher ist. So z. B. wird es wohl wenigen von den Kollegen einfallen, dass sie, wenn sie von Mysłowice nach Mikołów fahren wollen, in Katowice über die ulica Francuska und die ul. Wojew. genau so zur ulica Mikołowska gelangen können, wie über den Ring. Wenn die Nebenstrassen, die teilweise sogar breiter als wie die Durchgangsstrassen sind von den Krafttahrzeugen mehr benutzt wür en, könnten dadurch die Brennpunkte des Verkehrs sehr entlastet werden, und das habe Verkehrsproblem wär ebereits gelöst. Darum Kollegen meidet nach Möglichkeit die Hauptverkehrsstrassen und fahrt da wo es angebracht ist, die mit den Haupts rassen paralell laufenden Nebenstrassen.

Nur der Zw. Zaw. Automobilistów drängt bei den zuständigen Instanzen darauf, dass die Automobilgesetze und Verordnungen den Bedürfnissen der Neuzeit und somit auch der Berufsfahrer entsprechen.

Die Büros unseres Sekretariats in Katowice sind von der ulica Marjacka nach der ulica Poprzeczna 14, II. Treppe verlegt worden worauf wir die Kollegen besonders aufmerksam machen.

Zw. Zaw. Automobilistów. Der Vorstand.

Im Mai d. Js. haben folgende Kollegen der Ortsgruppe Katowice Geburtstag: Rączka (1), Madeja (2), Żemlok (2), Cekiera (3), Kramik (5), — Skrzypiec Anny (5), Kapusta (6), Szwidergoll (6) Leibert (7), Szakemy (9), Chmiel (3), Cofalla (14). Michalski J. (16), Wilk W. (16), Kwasiński (19), Żydek (19), Gaida (19), Wrobel A. (21), Tipjec (21), Berger (22), Stencel J. (23), Kołodziej (24) Tomczak (25), Klyszcz (25), Kulczyński (26), Tiszlik (29), Mańka A. (31).

Di eherzlichsten Glückwünsche sendet der

Vorstand des Z. Z. A.

Kollegen, unterstützt die Firmen, welche uns unterstützen u. in unserer Zeitung inserieren

Der Stand der Tarifverhandlungen in Katowice

Am 9. April d. Js. sollten vor dem Schlichtungsausschuss in Katowice die Verhandlungen über Festsetzung eines Tarifes für die Chauffeure, die bei Privatleuten sowie beim Handel beschäftigt sind, stattfinden. Zu dieser Verhandlung ist es nicht gekommen, da die Herren Arbeitgeber behauptet haben dass ihr Verband nicht befugt ist, für sie einen Tarifvertrag abzuschliessen. Da das Ministerium diese Ansicht bestätigte, ist diese Sache vorläufig vertagt worden. Trotzdem denken wir garnicht daran, uns damit zufrieden zu geben und werden in nächster Zeit an alle Automobilbesitzer, die Chauffeure beschäftigen, ohne Unterschied ob sie zur Grossindustrie, zum Handel oder sonstwo hingehören, zu Lohn verhandlungen mit Umgehung ihres Verbandes einladen. Falls sie sich zu den Verhandlungen nicht stellen werden, zwingen wir sie dazu, vor dem Schlichtungsausschusss zu erscheinen.

Wie aus obigen zu ersehen ist, wollen die Arbeitgeber mit aller Gewalt verhindern, dass ein allgemeiner Tarifvertrag für Chauffeure zustande kommt. Wir werden jedoch auch vor den schwersten Mitteln nicht zurückschrecken um endlich einmal geordnete Tarifverhältnisse für unseren Beruf hier in Oberschlesien einzuführen. Dazu brauchen wir natürlich die Mitarbeit von allen Kollegen und jeder einzelne hat die Pflicht dafür zu sorgen, dass auch der letzte Chauffeur bei uns organisiert ist.

SPORT

Major Segreave hat gesiegt

Seegreave gehört zu den besten Rennfahrern des letzten Jahrzehntes. Seine hervorragenden Leistungen, welche im Jahre 1920 ihren Anfang nahmen, wo er auf einem 1,5 l Talbot-Wagen das Brookländer 200-Meilenrennen gewann, qualifizierten ihn als einen Sportsmann unbeugbaren Willens und Wagemutes. So siegte er im Jahre 1923 im Grand-Prix auf einem 2 l Sunbeam, im Jahre 1924 war er der Träger des grossen Preises von Saint Sebastian, im Jahre 1925 war er beim Rennen um den grossen Provence-Preis von Miramas siegreich und im se ben Jahr im 200-Meilen Rennen von Brookland auf einem 1,5 l Talbot Wagen. Nach diesen Erfolgen machte er sich an die Ueberbietung des Schnelligkeitsweltrekordes, dessen biesheriger Inhaber M. Campbell mit einer Leistung von 280 385 km war.

Diesen Rekord verbesserte er auf einmal um 47 596 km mit einer Leistung von 327 981 km.

Er war der erste Rennfahrer, welcher am 27. März 1927 die Geschwindigkeit von 300 Stundenkilometern überschritt. Es geschah dies auf einem Sunbeam Wagen mit zwei 12-Zylinder-Motoren von einem Hub von 122 mm und einem Durchmesser von 160 mm. Der Zylinderinhalt dieses Fahrzeuges betrug 44 888 l, das Gewicht 3000 kg, die Stärke des Motors 900 PS.

Die Leistung Segeaves verbesserte am 19. II 1928 M .Campbell mit einer Geschwindigkeit von 333 062 km. Das Fahrzeug dieses Rekordmannes hatte eine Vickers-Chassis mit einem Flugzeug-Motor Napier. Der Motor war ein 12-Zylinder mit einem Hub von 138,6 mm, einem Durchmesser von 130,1 mm, einem Zylinderinhalt von 23,948 Litern, einem Gewicht des Wagens von 2500 kg und einer Motorstärke von 875 PS.

Jedoch schon 2 Monate später wurde auch dieser Rekord von Rayton Keech mit einer Geschwindigkeit von 334 022 km überboten. Dieser Fahrer benutzte ein Fahrzeug mit drei Flugzeugmotoren von den einer vorn und zwei im hinteren Teil der Chassis angebracht waren. Alle Motoren waren 12 Zylinder, mit einer Bohrung von 127 mm, einem Durchmesser von 177,8 mm, einem Zylinderinhalt von 81 098 l. Fast genau ein Jahr später, am 11. März wird selbst diese phantastische Geschwindigkeit von Segreave auf dem Fahrzeuge „Goldener Pfeil" überboten. Der Motor war ein Napier 12-Zylinder mit einem Hub und Durchmesser von 139,6 mm. Bei Motor entwickelte bei 3300 Umdrehungen eine Stärke von 900 PS. Durch seine Leistungen sicherte sich Major Segreave eine Jahresrente von 1000 englischen Pfunds (160.000 Kc) welche von dem Engländer Sir Ch. Walkefield für den Weltrekordinhaber ausgeschrieben wurde und diesem solange ausgezahlt wird, als der Betreffende den Weltrekord innehält. Ausserdem erhält der führende Klub des Landes, dessen Angehöriger den Rekord schuf, einen prächtigen Ehrenpreis.

Nach der rechtsgültigen offiziellen Qualifikation schuf Major Segreave einen neuen Schnelligkeitsweltrekord für die Strecke einer englischen Meile mit fliegendem Start mit einer Zeit von 15,560 Minuten, was einer Leistung von 372.340 Stundenkilometern entspricht. Es ist sicher interessant zu erfahren, dass die Schnelligkeitsweltrekorde auf kurzen Strecken, jedoch in beiden Richtungen gefahren werden. Die erzielten Zeiten werden addiert und das Mittel ist dann die Rekordzeit. Segreave fuhr in einer Richtung 15.55 Sekunden in der zweiten Richtung 15,57 Sekunden. Der Durchschnitt sind also 15,56 Sekunden. Die Länge der Anfahrt vor der eigentlichen Rekordstrecke beträgt 7 km. Durch diese Ergebnisse bewies Segreave, dass es möglich sei auf einem mechanischen Fahrzeuge auf der Erde mehr als 100 m in der Sekunde zurückzulegen.

Statut

der „Spółdzielnia Automobilistów w Katowicach".

Im folgenden bringen wir das Statut der Spółdzielnia in Original-Text. In einer der nächsten Nummern der deutschen Ausgabe unserer Zeitung bringen wir dieses auch in deutscher Sprache. — Die Kollegen sollen die Wichtigkeit dieser Genossenschaft für uns erkennen, und dementsprechend unterstützen. Im Statut sind 20 Prozent des Ueberschusses für Propagandazwecke vorgesehen, welche dem Zw. Zaw. Automobilistów in Katowice übertragen wird. Die beste Propaganda ist natürlich, wenn wir dieses Geld der Unterstützungskasse unseres Verbandes überweisen, um den Hinterbliebenen von gestorbenen Kollegen sowie bedürftigen Mitgliedern zu helfen. Kollegen, helft also, dass dies möglichst weitgehend geschehen kann und bezieht Euren Bedarf bei der Spółdzielnia. Im übrigen verweisen wir auf das Inserat auf der Titelseite dieser Zeitung.

* * *

STATUT.

Spółdzielnia Automobilistów w Katowicach

1. Stowarzyszenie posiada nazwę „Spółdzielnia Automobilistów" z siedzibą w Katowicach z odpowiedzialnością udziałami.

2. Celem Spółdzielni jest podniesienie dobrobytu swych członków. Przedmiotem Spółdzielni będzie utrzymanie dorożek automobilowych, utrzymanie dorożek automobilowych, utrzymanie linji autobusowych, pośrednictwo przy nabywaniu i pozbywaniu samochodów wszelkich typów jak i też części składowych, gum, benzyny, smarów i innych ak-

cesorji do ruchu automobilowego potrzebnych, utrzymywanie w tym celu składów i prowadzenia warsztatów reperacyjnych, do użytku własnych członków i nieczłonków.

3. Teren działalności Spółdzielni jest Województwo Śląskie z siedzibą w Katowicach.

I.

II. Członkowstwo.

4. Członkiem „Spółdzielni" może być każda osoba fizyczna, jeżeli się wykaże przynależnością członkowską do Związku Zawodowego Automobilistów Rzplt. Polskiej, albo Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych na Woj. Śl.

5. Zgłaszające się osoby przyjmuje do Spółdzielni Zarząd. Osoby, którym Zarząd odmówił przyjęcia, mają prawo odwołać się do Rady Nadzorczej.

6. Decyzja o przyjęciu do „Spółdzielni" nabiera mocy prawnej dopiero po wpłaceniu przez osoby przyjęte wpisowego (art. 8) i zadeklarowanych udziałów (art. 10).

7. Prawo członkowstwa gaśnie:

a) przez wystąpienie dobrowolne. Wystąpienie z Spółdzielni musi członek zgłosić conajmniej na sześć miesięcy przed upływem roku kalendarzowego, t. j. najpóźniej 30. czerwca każdego roku, piśmiennie do rąk zarządu, albo wprost listem poleconem. Późniejsze zgłoszenie z zamiaru wystąpienia skuteczne będą dopiero na koniec przyszłego roku. Udział członka występującego wypłaca się sześć miesięcy po zatwierdzeniu bilansu tego roku, z którego z końcem w „Spółdzielni" przestał należeć;

b) przez zgon;

c) przez wykluczenie, które może nastąpić w każdej chwili na mocy uchwały Rady Nadzorczej, jeżeli członek nie wypełnia obowiązków objętych statutem, szkodzi „Spółdzielni" lub działa wbrew jej interesom, przestał odpowiadać warunkom wymienionym w par. 4, lub popełnił czyn nieetyczny. Wykluczony ma prawo odwołać się do zgromadzenia walnego.

8. Członek zobowiązany jest:

a) wpłacić wpisowe w wysokości 5.— zł. oraz zadeklarowane udziały;

b) zaspokoić swoje potrzeby o ile możności w sklepach i zakładach „Spółdzielni;

c) dostosować się do wszystkich postanowień niniejszego statutu i prawomocnych uchwał Walnych Zgromadzeń.

III. Środki obrotowe.

9. Środki obrotowe „Spółdzielni" składają się z funduszów: udziałowego, społecznego (zasobowego) i specjalnych, oraz wkładek oszczędnościowych i pożyczek.

10. Udział wynosi 50.— zł. (pięćdziesiąt). Członek może deklarować nie więcej niż 10 udziałów.

11. Fundusz Społeczny (zasobowy) stworzy się z:

a) wpisowego;

b) corocznych potrąceń z czystej nadwyżki w wysokości nie mniej niż 20 procent;

c) darowizny i legatów;

d) niepodjętych w swoim czasie udziałów, procentów, od udziałów i zwrotów od zakupu.

12. Fundusze specjalne powstają z ofiar o specjalnem przeznaczeniu dobrowolnych składek członków i potrąceń z czystej nadwyżki i służących do celów wskazanych przy tworzeniu każdego funduszu.

13. Dla zasilenia środków obrotowych Spółdzielnia może przyjmować wkłady oszczędnościowe i zaciągać krótko i długoterminowe pożyczki.

IV. Władze Spółdzielni.

Zgromadzenie Walne.

14. Prawo przysługujące ogółowi członków w sprawach Spółdzielni wykonywują w drodze uchwał obecni na Zgromadzeniu Walnem członkowie.

Każdy członek może brać udział w Zgromadzeniu Walnem tylko osobiście i z prawem do jednego tylko głosu bez względu na ilość posiadanych udziałów.

15. Zgromadzenia Walne bywają zwyczajne, zwoływane co rok najpóźniej w marcu i nadzwyczajne, zwoływane w trybie wskazanym w art. 47 ustawy o spółdzielniach, nie później jak 2 miesiące od daty zażądania zwołania takiego Zgromadzenia.

16. Zgromadzenia Walne zwołuje Zarząd przez zawiadomienia, rozsyłane do wszystkich członków przynajmniej na tydzień przed Zgromadzeniem, oraz przez ogłoszenie, umieszczone w sklepach „Spółdzielni". W zawiadomieniach i ogłoszeniach powinno być wskazane: termin, miejsce i porządek obrad. Zwołane w ten sposób Zgromadzenie jest prawomocne bez względu na liczbę przybyłych członków.

17. Do kompetencji Zgromadzenia Walnego należy:

a) wybór i odwołanie członków Rady Nadzorczej, Zarządu i zatwierdzenie regulaminu dla tych organów;

b) zatwierdzenie działań i bużetu;

c) zatwierdzenie sprawozdania rocznego i bilansu oraz podział nadwyżki;

d) postanowienie o sprzedaży nieruchomości;

e) zatwierdzenie regulaminów dla operacji wkładowych i funduszów specjalnych;

f) powzięcie uchwał w przedmiocie sprawozdania rewizyjnego;

g) postanowienia o zmianie statutu i rozwiązaniu Spółdzielni;

h) decyzja we wszystkich innych sprawach wynikających z działalności Spółdzielni i wniesionych przez Radę i członków na piśmie przynajmniej na 2 tygodnie przed Zgromadzeniem.

18. Uchwały na Zgromadzeniu Walnem zapadają bezwzględnie większością głosów o ile usta-

wa o spółdzielniach nie stawia dalej idących w tym względzie wymagań.

Wybory do Rady Nadzorczej i Zarządu odbywają się na podstawie głosowania tajnego, w wypadkach pozostałych sposób głosowania określa Zgromadzenie Walne.

19. Uchwały Zgromadzenia Walnego wpisuje się do specjalnie na to przeznaczonej księgi. Protokóły Zgromadzeń podpisuje prezydjum i obecni na Zgromadzeniu członkowie Rady Nadzorczej i Zarządu.

20. Rada Nadzorcza składa się z 5-ciu członków i trzech zastępców wybieranych na przeciąg jednego roku.

Uwaga: Członkowie dostawcy towarów dla Spółdzielni nie mogą być wybierani do Rady Nadzorczej.

21. Zarząd składa się z 3-ch członków i 1-go zastępcy, wybieranych przez Walne Zgromadzenie.

22. Uwaga do art. 20. niniejszego statutu stosuje się i do członków Zarządu.

23. Zawieranie przez Zarząd w imieniu Spółdzielni kontrakty w sprawach kupna, sprzedaży, zastawu lub najmu nieruchomości wymagają uprzednio zezwolenia Rady Nadzorczej, względnie podlegają zatwierdzeniu przez Radę i dopiero przy zachowaniu tego warunku obowiązują Spółdzielnię.

Do składania oświadczeń i zobowiązania się imieniem Spółdzielni, upoważnieni są łącznie dwa członkowie Zarządu, którzy firmę podpisywać będą w ten sposób, że pod wypisanym lub wydrukowanym brzmieniem firmy Spółdzielni umieszczają swe podpisy. W poszczególnych wypadkach może Rada Nadzorcza upoważnić jednego członka Zarządu do zastępowania Spółdzielni.

V. Rachunkowość.

24. Spółdzielnia prowadzi rachunkowość zgodnie z wymaganiami prawa handlowego i podług systemu zalecanego przez Związek, do którego należy.

25. Sprawozdanie Spółdzielni powinno odpowiadać wymaganiom art. 54 i 55 ustawy o Spółdzielniach.

Uwaga: Przy nakładaniu bilansu należy co rok potrącać za amortyzację nie mniej niż 5 procent z nieruchomości i 10 procent ruchomości Spółdzielni, według ostatniej ich książkowej wartości.

26. Z czystej nadwyżki, jaka się okaże z bilansu, wyznacza się:

a) nie mniej niż 20 procent na fundusz społeczny (zasobowy);
b) odpowiednią część na oprocentowanie udziałów z zachowaniem przy tem przepisów części drugiej art. 57 ustawy o Spółdzielniacf;
c) pozostałość na zwroty nadebranego dla członków w stosunku do dokonanych przez nich zakupów i na fundusze specjalne;
d) nie mniej jak 20 procent na propagandy spółdzielcze, którą się powierza Związkowi Zawodowemu Automobilistów w Katowicach.

Uwaga: Procent od udziałów oblicza się tylko za całe miesiące.

27. Jeżeli bilans wykaże straty, to pokrywa się je z kapitału społecznego. W braku tegoż, straty odpisuje się z udziałów członków w stosunku do udziałów zadeklarowanych.

VI. Rozwiązanie i czas trwania Spółdzielni.

Czas trwania Spółdzielni jest nieograniczony.

28. W razie rozwiązania „Spółdzielni" Zgromadzenie Walne wybiera trzech likwidatorów i określa sposób likwidacji z zachowaniem odnośnych przepisów w ustawie o Spółdzielniach.

29. W wszystkich wypadkach nieunormowanych statutem mają być zastosowane przepisy ustawy o Spółdzielniach.

VII. Ogłoszenia.

30. Wszelkie ogłoszenia wymagane przez ustawę o Spółdzielniach oraz statut niniejszy umieszczony będzie w czasopiśmie „Automobilista Zawodowy".

(—) *Adamczyk Alojzy*	(—) *Cichocki Jan*
(—) *Wrobel Ludwik*	(—) *Wilk Józef*
(—) (—) *Stachula Ludwik*	(—) *Teodor Kutz*
(—) *Menżyk Franciszek*	(—) *Zawada Feliks*
(—) *Paweł Haase*	(—) *Gotzman Jerzy*

Poświadcza się niniejszem, że Spółdzielnia, wynikająca z niniejszego statutu wpisaną została w dniu 29. marca 1929 r.

Katowice, dnia 29. marca 1929 r.

(—) podpis nieczytelny
Sekretarz Sądu Grodzkiego.

(Pieczęć Sądu Grodzkiego w Katowicach.)

Ein neuzeitlicher Werkstätten- und Garagenbetrieb



Einer der ersten Betriebe der Auto-Branche vielleicht der erste in Oberschlesien ist der „Kattowitzer Autohof" (Katowicki Dwór Samochodów) in Katowice auf der ulica Powstańców 37. Inhaber dieses Betriebes ist die Firma „Ofner & Doht" Katowice Daselbst befinden sich bequeme Garagen mit Zentralheizung, sowie eine gut eingerichtete Werkstatt. Die Maschinen wie Drehbänke, Hobel- und Fräsbänke, Bohrmaschinen, Schleifsteine usw. werden elektrisch angetrieben. Vorhanden ist auch eine Reifenpresse zum Aufpressen von Vollgummi-Reifen. sowie ein grosser Schweissaparat. Den Garagenbetrieb kontrollieren zwei Portiere die Tag und Nacht die Aus- und Einfahrtsseiten der einzelnen Wagen genauestens buchen.

Unter anderen ist auch dort die Vertretung der „Morris"-Automobile sowie Englebert-Reifen.

Ausser diesem Betrieb besitzt die Firma ein sehr reichhaltiges Lager in Auto-Zubehörteilen, welches sich auf der ulica Plebiscytowa 4 befindet. Die beiden Inhaber der Firma sind zwei bekannte Fachleute die sich unter den Automobilisten allgemeinen Vertrauens erfreuen.

Versammlungs-Kalender

des Związek Zawodowy Automobilistów, Okręg Śląski.

Ortsgruppe	Tag der Versammlung	Versammlungslokal	Zuschriften zu richten an:
Katowice	ersten Donnerstag nach dem 1. jeden Monats	Hotel Centralny ul. Dworcowa	Zw. Zaw. Automobilistów Sekretarjat Orkręgowy ulica Marjacka 3
Król. Huta	Auf schrifl. Einladung	Restauracja róg ulica Katowicka - Stawowa Ertel	Jan Cmok, szofer Straż Pożarna, ul. Bytomska
Bielsko	ersten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Nowak, Wzgórze	Jan Surowka szofer, Biała ulica Haułcnowska 47
Tarn. Góry	ersten Mittwoch nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności	Karol Schroth, szofer ulica Krakowska 15
Rybnik	ersten Dienstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności	Karol Węglorz, szofer ulica Piaskowa 51
Cieszyń	zweiten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Fr. Piller ul. Celeste	Rudolf Zając, ul. Przokopa 34

Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow. Al. Adamczyk, Katowice.

Drukiem „Gazety Robotniczej“ w Katowicach.